

Dla uczczenia rocznicy Wielkiego Października

AKADEMIA

Dla uczczenia 60 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej w sali Teatru „Kolejarza”, odbyła się okolicznościowa akademia, na którą przybyli m. in.: sekretarz KD PZPR — tow. Stanisław Kot, z-ca naczelnika dzielnicy Kraków-Sródmieście — tow. Mieczysław Ciałczyk, przedstawiciel Konsulatu Generalnego ZSRR w Krakowie — tow. Fryderyk Owsiejko, przedstawiciel dyrekcji, aktywni społeczno-polityczni oraz liczni pracownicy naszego przedsiębiorstwa.

Porzuceniu przez sekretarza KZ PZPR w MPK — tow. Józefa Stręka, referat okolicznościowy wygłosił przewodniczący Zarządu Zakładowego TPPR, z-ca dyr. d.s. ekonomicznych — tow. Alojzy Kusina. Przypomnieliśmy okres poprzedzający dni Rewolucji Październikowej oraz rozwój Kraju Rad na przestrzeni 60 lat. Z kolki zabrał głos tow. Fryderyk Owsiejko, który przekazał dla całej załogi MPK serdeczne pozdrowienia od Konsulatu Generalnego ZSRR.

Następnie miała miejsce miła uroczystość: 13 pracowników naszego przedsiębiorstwa wręczone zostały złote odznaki za pracę społeczną dla miasta Krakowa. Otrzymał je: Władysław Bialek, Stanisław Dąbek, Albin Górkiwicz, Andrzej Jagła, Edward Jewulski, Mieczysław Kaznowski, Władysław Klewski, Zenobiusz Karkowski, Krzysztof Lappe, Winston Maik, Józef Patko, Tadeusz Rojowski, Aleksander Styrna.

Ponadto 60 pracowników

zostało wyróżnionych dyplomami uznania, a ponad 500 — przyznano nagrody pieniężne. Zostały wręczone też puchary za współzawodnictwo międzywydziałowe w I półroczu 1977 r. W kategorii „A” (eksploatacyjnej) najlepszym okazał się Wydział Produkcji i Remontowy Zakł. Kom. Samochodowej, wyprzedzając WET Nowa Huta i WET Podgórze, natomiast w kategorii „B” (pozostałe zakłady i wydziały) zwyciężył Zakład Usług Bytowych.

W części artystycznej wystąpili artyści scen krakowskich (WG)

WIECZORNICE ODZNACZENIA KONKURSY

Obchodzone w br. 60-lecie Wielkiego Października, było okazją do wielu uroczystych spotkań jakie ostatnio miały miejsce w naszym przedsiębiorstwie. Między innymi również w Zakładzie Komunikacji Szynowej, odbyło się kilka takich spotkań. Prócz ciekawych występów artystów scen krakowskich, dających okolicznościowe programy, spotkania stały się okazją do wręczenia odznaczeń członkom Brygad Pracy Socjalistycznej, jak również do przeprowadzania konkursów z wiadomości o współzawodnictwie pracy.

Jedno z nich odbyło się w dniu 22 października w świetlicy WET w Podgórzu dla pracowników Wydziału Remontowo-Producyjnego. Rozpoczęło się rozdaniem odznak BPS — 47 złotych, 28 srebrnych i 29 brązowych. Z kolei, zebrani mieli okazję usłyszeć

pieśni i wiersze z okresu Rewolucji Październikowej, w wykonaniu zespołu aktorów Teatru im. J. Słowackiego. W zorganizowanym przez p. Helenę Białkowską konkursie z wiadomości na temat współ-

zawodnictwem. Z przygotowanych 1000 losów, w krótkim czasie nie pozostało ani jednego.

Prócz kierownictwa Wydziału Remontowo-Producyjnego i Zakładu Komunikacji Szynowej w spotkaniu udział



zawodnictwa pracy, pierwsze miejsca i nagrody rzeczowe zdobyli: Piotr Dubel, Wiesława Czernek i Wiesław Ostroga.

Podczas spotkania, czynny był kiermasz książek pisarzy radzieckich wraz z loterią, który cieszył się dużym po-

wzięciem: sekr. KZ PZPR Jerzy Kłos, przew. ZZ ZSMP Tadeusz Walczak, wiceprzew. RZ Stanisław Gadek.

W dniu 27 października br., w świetlicy przy ul. Bocheń-

skiej, spotkali się pracownicy Wydziału Torów. Uczestniczyli w nim m. in.: dyr. naczelny inż. Eugeniusz Wićcek, sekretarz: KZ PZPR Józef Stręka i Jerzy Kłos, sekr. RZ mgr Honorata Bachorska.

Okolicznościowy program z okazji 60 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, wprowadził zebranych w uroczysty nastrój. Brygadam Pracy Socjalistycznej rozdano 28 srebrnych i 44 brązowe odznaki. W konkursie z wiadomości o współzawodnictwie pracy najlepszymi okazali się: Ryszard Derkacz, Józef Hebda i Wiktor Ratajczyk. Oni też otrzymali ufundowane z funduszu współzawodnictwa wartościowe nagrody rzeczowe.

5 listopada, również w świetlicy przy ul. Bocheńskiej, odbyła się dla „Ludzi dobrej roboty” z Zakładu Kom. Szynowej, uroczysta wieczornica, na której z okolicznościowym referatem wystąpił przewodniczący Honorowego Komitetu Obchodów 60 rocznicy Rewolucji Październikowej — dyr. d.s. ekonomicznych mgr Alojzy Kusina.

Dużym zainteresowaniem cieszył się zorganizowany (tak jak poprzednie) przez p. Helenę Białkowską konkurs, którego tematem była — „Wiedza o Kraju Rad”. Najlepiej egzamin z niej zdali: Piotr Halicki, Józef Hodurek, Władysław Cebula, Maria Kłusa, Adam Dział i Janusz Wzowski.

W wieczornicy m. in. udział wzięli: I sekr. KZ PZPR Adam Jadrusik, dyr. naczelny inż. Eugeniusz Wićcek, sekretarz (Dokończenie na str. 2)

● W bieżącym miesiącu trwa kontynuacja cyklu prelekcji i odczytów pt.: „Tradycje i współczesność Kraju Rad” w opracowaniu mgr Stanisława Urbańczyka.

● W Szkole Przyzakładowej zorganizowano przez Dział Kultury i Sportu oraz dyrekcję szkoły przegląd filmów radzieckich.

● W Klubie Zakładowym MPK zorganizowano wystawę pt.: „Feliks Dzierżyński w malarstwie polskim”.

● W Zakładowym Klubie Kultury zorganizowano prelekcję pt. „Moje wspomnienia z podróży po Grecji” ilustrowaną kolorowymi przezroczkami.

● Od 14 października do 4 listopada br., Biblioteka Zakładowa zorganizowała sześć kiermaszy książkowych.

● Nareszcie nasze przedsiębiorstwo otrzymało kontenerowicę do wywozu śmieci.

● 14 listopada br., na Zakładowej Konferencji Sprawozdawczej dokonano podsumowania działalności związkowej w naszym przedsiębiorstwie.

● Wniosek racjonalizatorski pana Ryszarda Goldy zdobył wyróżnienia w konkursie BHP, organizowanym przez CRZZ i NOT oraz nagrodę III stopnia.

● W ciągu tygodnia zakończono akcję rozwoju ziemniaków do domów naszych pracowników. Brawa dla Zakładu Usług Bytowych.

● Wydział Produkcji i Remontowy przystąpił do realizacji ambulatorium lekarskiego.

● Wszyscy pracownicy naszego przedsiębiorstwa zobowiązani są do noszenia plakietek rozpoznawczych w celu jednolitego systemu identyfikacji.

● Trwają przygotowania do wystawy Postępu Technicznego i Racjonalizacji w komunikacji szynowej, która będzie w nowohuckiej zajezdni z okazji 25-lecia komunikacji tramwajowej do Nowej Huty.

● W Wydziale Remontowo-Producyjnym przygotowuje się do eksploatacji prototypową jednostkę wagonu 105-N w układzie trójczłonowym.

● Przeprowadzono kontrolę ogrzewania zwrotnic na terenie miasta i stwierdzono, że wszystkie są sprawne. Oby tak w zimie!

● Podczas remontu trzech wagonów technicznych — pługów w ramach przygotowania do okresu zimowego wykonano instalację niskiego napięcia umożliwiającą wyposażenie tych wagonów w radiotelefony utrzymujące ciągłą łączność z Główną Dyspozytornią Ruchu.

● W Wydziale Produkcji i Remontowym wykonano urządzenie do wyginania piór resorów autobusowych.

● Za kilka lat pracownicy WEA Bieńczyce będą zaopatrywać się w owoce... z drzew, które zasadzili w tym miesiącu na terenie zajezdni.

● W Wydziale Eksploatacyjnym autobusowych zakończono szkolenie kierowców w zakresie techniki jazdy i eksploatacji taboru. Szkolenie było prowadzone w ramach przygotowań do zimy.

DOBRZE

10 listopada br., u dyrektora d/s zabezpieczenia komunikacji zastąpił kobietę-pasażerkę komunikacji miejskiej. Jej wizyta zaskoczyła mnie. Smutna to prawda ale przyzwyczajeni jesteśmy, że pasażerowie jeżeli już przychodzą to raczej ze skargą. A przecież nie brak też pozytywnych postaw naszych ludzi pracujących w ruchu. Tylko, że jakoś to już tak jest, że irytujące nas zdarzenia pamiętamy dłużej, natomiast nad pozytywnymi przechodzimy do porządku.

Pani przyniosła pismo, w którym wyrażona jest wdzięczność pasażerów linii „143”. Proszą oni dyrekcję o specjalne wyróżnienie kierowcy tej linii pana Romana Malca. Jego praca jest przez nich wysoko oceniona. Do listu dopisał się także Komitet Osiedlowy Nr 5. Jak wynikało z relacji pasażerki, użytkownicy linii „143” doznają ulgi — gdy widzą p. Malca za kierownicą. Pojazdem kieruje umiejętnie i chociaż zawsze rano jest tłok, nigdy nie ma nerwowych sytuacji. Pan Roman potrafi rozładować najbardziej nieprzyjemną atmosferę i mimo tłoku dowieźć pasażerów zadowolonych. Potrafi nawet podołać „namówić” tłoczonych się na przednim i tylnym pomoście, by przesunęli się do środka i zrobili miej-

sce dla chcących wsiąść. Jest zawsze serdeczny i uśmiechnięty.

Pani, która przyniosła list do dyrekcji była troszeczkę rozczarowana. Wcześniej bowiem usiłowała zainteresować nim prasę krakowską. Odesłano ją do naszej dyrekcji. Nie mogła zrozumieć dlaczego przyjęwane są wyłącznie sygnały mówiące o

Na trasie

O kierowcach

złej pracy kierowców czy też motorniczych.

Owszem, my też zdajemy sobie sprawę, że są przypadki złej pracy naszych ludzi, ale czy tylko takie? I dlaczego „głośno” tylko o nich? Nieprawidłowości trzeba piętnować i eliminować. Nie może to jednak przesłaniać przykładów dobrych.

Przyłączamy się do pozdrowień i życzeń pomyślności dla p. Romana Malca od pasażerów, a przedsiębiorstwu życzymy wielu takich listów.

F. SERWIN

ŻLE

Wydziały eksploatacyjne naszego przedsiębiorstwa systematycznie dążą do zmniejszania ilości zjazdów z powodu awarii na trasie. Bardzo często jedne zjazdy pociągają za sobą następne. Najczęstsze to przeważnie awarie drzwi w autobusach. Duże przepełnienie powoduje bo-

zawodnictwa pracy, pierwsze miejsca i nagrody rzeczowe zdobyli: Piotr Dubel, Wiesława Czernek i Wiesław Ostroga. Podczas spotkania, czynny był kiermasz książek pisarzy radzieckich wraz z loterią, który cieszył się dużym po-

wiem trudności w ich zamykaniu i otwieraniu. Często pomagają pasażerowie używając siły, no i tu do awarii już niedaleko.

Autobus z urwanymi drzwiami powinien być wyłączony z ruchu, — kierowcy z reguły zjeżdżają na końcówki, gdzie awaria jest usuwana.

że smutna wiadomość, iż trzeba wysiadać choć do celu daleko. Irytują się.

W różnych już miejscach wysiadałam z autobusów linii „125” bo uległy one awarii. Ba, z niewiadomych bliżej powodów i dla nas pasażerów niezrozumiałych, byliśmy wysadzani także między przystankami.

Wiele potrafię zrozumieć,

znam bowiem sytuację Zakładu Komunikacji Samochodowej. Ale czy wszystkie te sytuacje musiały zaistnieć i to z przyczyn „obiektywnych?”

Nie spodobała mi się bardzo konieczność opuszczenia autobusu o numerze bocznym „424” linii „125” w dniu 27 października br.

Po 20 minutach oczekiwania na autobus, „kolejka odeleżała”. O godz. 18.20 — pojawił się autobus w Rynku Podgórskim. Gdzieś w północie trasy „wysiadł” automat drzwi tylnego pomostu. Co

bardziej niecierpliwi, usiłovali „zmusić” drzwi do otwarcia używając siły. Nie wiele to pomogło. Trzeba było na kolejnych przystankach przepychać się do przodu, by wysiąść. Fakt, tłok, był duży i kierowca musiał dłużej stać. Tak sytuacja wyglądała na kilku kolejnych przystankach. Gdy tłok zmniejszył się, a pasażerowie przyzwyczaili do konieczności wysiadania — tylko przednim pomostem — na przystanku przy ul. Nowohuckiej, kierowca wysiadł z autobusu, obejrzał drzwi od zewnątrz i stwierdził „wysiąść wszyscy urwaliście drzwi”. Nie pomogły perswazje, że urwane, to one nie są, bo wcale się nie odmykają, nie istnieje więc niebezpieczeństwo, że ktoś wypadnie podczas jazdy, że my, pasażerowie, będziemy grzecznie wysiadać przednim pomostem, że wieczór i następny autobus nie wiadomo kiedy. Trzeba było wysiąść. Pusty autobus odjechał w kierunku Kombinatu. W kilka dni później przekonałam się, że faktycznie autobus o numerze bocznym „424” miał uszanowaną awarię na końcówce. Drzwi jednak nie były urwane. Nie odmykały się na skutek zwarcia w instalacji elektrycznej. Czy jednak kierowca nie mógł dowieźć pasażerów do końca? Moi konsultanci twierdzili że owszem

(Ciąg dalszy na str. 2)



Gratulacje odznaczonym

Dla uczczenia Wielkiego Października

(Dalszy ciąg ze str. 1)

KZ PZPR Marian Kalinowski i Józef Stręk, przew. ZZ ZSMP Tadeusz Walczak i sekr. RZ mgr Honorata Bachorska.

★

Tak więc uroczyste obchody 60-lecia Wielkiego Października, stały się w Zakładzie Komunikacji Szynowej okazją do wręczenia najlepszym Brygadam Pracy Socjalistycznej odznaczeń. Były to spotkania również z tymi, którzy swą nienaganną postawą i jak najlepiej wykonywaną pracą, zasłużyli na miano „Ludzi dobrej roboty”.

Maria Bubaczewska

WYRÓŻNIENI PRZEZ KRZZ

Pisaliśmy już o nich na łamach naszej gazety. Są tymi, którzy pierwsi w MPK podjęli zobowiązania, wykonania dodatkowej pracy w celu uczczenia obchodzonej w br. 60 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej.

Leopold Babiracki z Wydziału Torów, podjął się dodatkowo przepracować na swoim stanowisku pracy, 120 roboczogodzin o wartości 2.400 zł, natomiast Tadeusz Leichardt z Wydziału Taryfowo-Biletowego 83 roboczogodzin, o wartości 1.410 zł. Obaj przodownicy „Październikowych czynów” w naszym przedsiębiorstwie, podjęte zobowiązania już wykonali.

Za osiągnięcia w realizacji czynu produkcyjnego i społecznego podjętego dla uczczenia 60 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, otrzymali od Krakowskiej Rady Związków Zawodowych dyplomy i tytuły: „Przodujących Pracowników Województwa Miejskiego Krakowskiego”.

Wyróżnionym — serdecznie gratulujemy! (MB)

(Dokończenie ze str. 1)

mał prawo postąpić jak opisałem, mógł też jednak w pełni ukończyć ten kurs. Gdyby miał więcej życzliwości dla pasażera pewnie dojechalibyśmy do końca. Wiele przecież nie ryzykował. Tym bardziej, że w początkowej fazie „zajścia”, pasażerowie, o dziwo, zachowywali się bardzo potulnie i kierowcy prosili, by „racyjnie” dowiedzieć ich do miejsca docelowego. Burza rozegrała się dopiero po opuszczeniu autobusu. Czy było to potrzebne?

F SERWIN

„KAWALERSKA JAZDA”

Jak długo można czekać?.. 10... 15... 25 minut to już o

ZWYCIEŻYŁA POMYSŁOWOŚĆ

Zarząd Zakładowy TPPR i Komisja Kulturalno-Oświatowa przy Radzie Zakładowej przedsiębiorstwa, dokonały w dniu 27 października br. oceny prac nadesłanych na konkurs — plakat i gazetkę o tematyce 60 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej.

Z 23 plakatów i 7 gazetek, komisja w składzie: przewodnicząca, sekr. RZ mgr Honorata Bachorska, członkowie: dyr. naczelny inż. Eugeniusz Więcek, dyr. d.s. ekonomicznych i równocześnie przewodniczący Honorowego Komitetu Obchodów 60 rocznicy Rewolucji Październikowej mgr Alojzy Kusina, sekr. KZ PZPR Jerzy Kłos, przew. ZZ ZSMP Tadeusz Walczak, kier. Działu Kultury i Sportu mgr Leopold Rolniak, wybrała najlepsze prace i rozdzieliła wśród ich autorów kolejne nagrody.

Za najlepszy plakat I miejsce i nagrodę pieniężną w wysokości 1.500 zł. otrzymali u-

czniowie kl. Ig Przyzakładowej Szkoły Zawodowej: Tadeusz Cygan i Artur Sarna Nagrodę II i 1000 zł zdobył Wiesław Frączek z Zakładu Komunikacji Szynowej. Miejsce III i 500 zł otrzymali za plakat Krzysztof Doraził i Wiesław Frączek również z Zakładu Komunikacji Szynowej. Drugie III miejsce i również 500 zł, przyznane zostało Janowi Kękusowi z Zakładu Komunikacji Samochodowej. Przyznano również dwie nagrody po 200 zł, wykonawcom plakatów: Leokadii Bielskiej z Wydziału Sieci i Kazimierzowi Sliwińskiemu z Działu Ekonomicznego.

Oceniając gazetki, komisja przyznała dwa III miejsca i nagrody po 300 zł. Otrzymali je Krzysztof Doraził i Bogusław Konieczny z Zakładu Komunikacji Szynowej.

Trzeba tu dodać, że zdobywcy kolejnych miejsc i nagród, włożyli w swoje prace nadesłane na konkurs sporo inwencji i pomysłowości artystycznej. Gratulujemy!

M. Bubaczewska



Referat okolicznościowy na akademii wygłosił przewodniczący ZZ TPPR — tow. Alojzy Kusina.

Słyszę tuż obok siebie rozmowę pasażerów. Dojeżdżając do kolejnych przystanków, autobus nagle hamuje. Nie pomaga trzymanie się uchwytów, „lecimy” do przodu. Wpadamy na tych, którzy stoją przed nami. Nie zwalnia nawet przed zakrętem. Zgrzyt resorów i... autobus przechyla się wraz z tracącymi równowagę pasażerami

O KIEROWCACH

du. Wpadamy na tych, którzy stoją przed nami. Nie zwalnia nawet przed zakrętem. Zgrzyt resorów i... autobus przechyla się wraz z tracącymi równowagę pasażerami

Przykłady godne powielenia

BLOK MŁODYCH

W swojej poprzedniej korespondencji pisałem o „nie-dzieli czynu partyjnego”. O-diecałem również napisać o zynie podjętym przez młodzież IV Koła ZSMP dla uczczenia 60 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej i Konferencji Sprawozdawczo - Wyborczej Komitetu Zakładowego PZPR, a czyn to jest niebagatelny.

Do końca października w czynie społecznym młodzież naszego koła wspólnie z młodzieżą niehrzeszoną w sumie 38 osób przepracowała 435 godzin na kwotę 7395 zł.

W czynie produkcyjnym natomiast brało udział 499 młodych pracowników naszego wydziału, w którym przepracowali łącznie 3454 godziny, co daje 86350 zł. Jak łatwo wyliczyć, łącznie w obydwu czynach — produkcyjnym i społecznym — pracowało 587 osób, a wypracowali piękną sumę 93745 zł.

Tyle suche cyfry, a teraz przedstawie kilka konkretnych przykładów dobrej roboty.

PRZYKŁAD PIERWSZY.

Dwaj członkowie naszego koła ZSMP, a to: kol. kol. An-

dwaj nasi wymienieni już koledzy A. Madejowicz i B. Pozlutko wpadli na pomysł wykorzystania kanału naprawczego na hali obsługi codziennych do wykonywania napraw awaryjnych. Wyeliminowało to przeładowanie hali napraw bieżących i pozwoliło uzyskać jeszcze jedno stanowisko naprawcze do tej pory właściwie niewykorzystane. Co prawda, nie wszyscy kierowcy uważają to za słusne, ale wynika to chyba z niezrozumienia sedna sprawy. Został przecież jeszcze jeden kanał, na którym troskliwy kierowca może sobie przeglądać podwozie swojego autobusu, a kanał ten zajęty jest właściwie tylko czterech godzin na dobę. Ale najtrudniej jest odkryć i zrozumieć rzeczy najprostsze.

PRZYKŁAD TRZECI.

Obok Ośrodka Szkolenia Zawodowego Kierowców jest duży pusty plac — wyasfaltowany — na którym ustawia się autobusy niesprawne. Plac ten zostanie ogrodzony i osiatkowany w czynie społeczno-produkcyjnym. Zapyta ktoś dlaczego? Odpowiedź jest właściwie prosta; gdy jakiś autobus

łota opracowali i wykonali przyrząd do mycia silników o obiegu zamkniętym, dzięki któremu olej i zanieczyszczenia zbierają się w jednym miejscu i nie przedostają się do kanalizacji ogólnej. Dato to bardzo wiele, gdyż na czystym silniku łatwiej ustalić miejsce wycieku oleju, a co za tym idzie, wycieki te usunąć. I nie chodzi tu tylko o oszczędność drogiego bądź co bądź oleju, ale również o ochronę środowiska, bo mniej oleju rozchlapujemy na ulicach Krakowa. Poza tym, jak przyjemnie jest mechanikowi pracować przy czystym silniku i jak przyjemnie jest kierowcy podnieść maskę, gdy silnik jest czysty, a to naprawdę bardzo wiele.

PRZYKŁAD PIĄTY.

Ten przykład będzie zupełnie nietypowy i celowo poddany przeze mnie pod dyskusję. Chodzi o nowy system pracy IV Koła ZSMP. Zaczę od początku. Powołano grupowych w poszczególnych (czterech) brygadach na zapleczu i jednego w grupie kierowców. Zebrania IV Koła odbywają się dla każdej brygady oddzielnie raz w miesiącu, dzięki czemu



Regały na tablice.

toni Madejowicz i Bogusław Pozlutko opracowali projekt samobsługi przy wydawaniu tablic kierunkowych do autobusów. Zadaszone regały na tablice wraz z oświetleniem, wykonano w czynie produkcyjnym. Dotychczas wydawaniem tablic zajmowały się cztery kobiety, a „tabliczki” zajmowały dwa pomieszczenia. Dzięki samobsłudze uzyskano cztery wolne etaty i dwa pomieszczenia, które zostaną przeznaczone: jedno — na ciemnie fotograficzną dla Koła LOK (ma bowiem powstać Kółko Miłośników Fotografii), a drugie — na kącie dla sportowców naszego wydziału (przebiegająca, miejsce na sprzęt sportowy). Członkowie zarządu IV Koła ZSMP będą dzięki temu mogli zrealizować swoje ambitne plany spopularyzowania wśród młodzieży zainteresowań czynnym uprawianiem sportu (siatkówka, kometka, piłka nożna).

PRZYKŁAD DRUGI.

Zjazdy awaryjne są naszym utrapieniem i naszą klęską. Celem usprawnienia i przyspieszenia napraw awaryjnych,

nie mogli być na bieżąco naprawiony z powodu braku części zamiennych, był odstawiany na wspomniany plac. I wtedy zaczynały się dziać dziwne rzeczy. Z odstawionego autobusu były „pożyczane” przeróżne części, a efekt był taki, że uzupełnianie braków pochłaniało o wiele więcej czasu niż naprawa zasadnicza. Zamykanie autobusów za siatką pozwoli uniknąć tych komplikacji, gdy brakujące części zamienne nadejdą. Ja rozumiem, że jest to półśrodek, że ideałem byłoby „niepożyczanie” żadnych części z innych autobusów, ale do ideału jestem z różnych przyczyn daleko i dlatego póki co, to jest właściwe rozwiązanie.

PRZYKŁAD CZWARTY.

Dotychczas niemożliwe było mycie silników autobusów, gdyż olej silnikowy i napędowy wraz z różnymi innymi zanieczyszczeniami wpływały do kanalizacji ogólnej, a to jest absolutnie zabronione — ze zrozumieliśmy dla wszystkich chyba przyczyn. Nasi koledzy Jan Bargiel i Franciszek Ma-

frekwencja jest 100-procentowa. Raz w kwartale spotykają się wszyscy członkowie IV Koła, natomiast grupowi biorą udział we wszystkich posiedzeniach zarządu koła, są więc o wszystkich problemach informowani na bieżąco. Na każdym zebraniu — tak „w brygadach”, jak i całociowych — są obecni przedstawiciele kierownictwa wydziału i czynniiki polityczno-społeczne. Pozwala to na bliższe kontakty kolektywu z młodzieżą, zmobilizowanie młodych do lepszej pracy w naszej organizacji i szersze rozprowadzanie pracy naszej organizacji wśród ludzi młodych niehrzeszonych i nie-decydowanych. A efektem jest ich chętnie wstępowanie w nasze szeregi.

Jak widać na powyższych przykładach IV Koło ZSMP nieprzypadkowo już od dawna jest przodującym kołem naszego przedsiębiorstwa. I sądzę, że nie za same czyny i ich efekty, ale i za umiejętne angażowanie do swych działań młodzieży niehrzeszonej — a to sztuka niemała.

WEA — Bieńczyce
LESZEK SIODŁAK

— Całe nogi mam poobijane przez taką jazdę — dodaje jakaś kobieta.

— To trzeba sobie taksówką jeździć, będzie lepiej — złośliwie ucina kierowca. Ale zaczyna jechać nieco spokojniej.

Ostatnio coraz częściej skarżą się pasażerowie, na sposób prowadzenia MPK-owskich pojazdów. Nasi kierowcy i motorniczowie, jeżdżą z dużą fantazją. Odjeżdżając, z miejsca przybierają szybkie tempo, hamują nagle tuż przed samymi przystankami. Zapominają, że pasażerowie to nie worki z kartoflami, a żywi ludzie. A przecież nerwowość, zryw i gwałtowne hamowanie, nie są dowodami mistrzowskiego opanowania tech-

niki jazdy. Jest to jasne, nawet dla laika nie posiadającego prawa jazdy.

Apeluję więc w imieniu własnym i „kontuzjowanych” w krakowskich środkach miejskiej komunikacji pasażerów — miejcie nad nami litość!

Ostrożnym, lekkim i płynnym prowadzeniem, zarówno autobusów jak i tramwajów dacie dowód dobrego opanowania, umiejętności jazdy, ewentualne ciagoty, do rajdowego wyżycia się proponuję wykorzystać np. w sporcie samochodowym, konkurując z mistrzem — Zasadą.

A może by tak wrócić do dobrego niegdys nasza „Moja jazda świadczy o mnie”?

MARIA BUBACZEWSKA

25 LAT KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ DO NOWEJ HUTY

W ZWIĄZKU Z JUBILEUSZEM – W NASZYM PRZEDSIĘBIORSTWIE ZORGANIZOWANO SZEREG IMPREZ. M. IN. WYSTAWĘ POSTĘPU I RACJONALIZACJI W ZAJEJDNI TRAMWAJOWEJ W NOWEJ HUCIE, SPOTKANIE Z ZAŁOGĄ W TEATRZE LUDOWYM A TAKŻE KRAJOWĄ KONFERENCJĘ NAUKOWO-TECHNICZNĄ P.N. „ROLA KOMUNIKACJI SZYNOWEJ W OBSŁUDZE AGLOMERACJI KRAKOWSKIEJ”.

WITAMY UCZESTNIKÓW KONFERENCJI! ŻYCZYMY POMYSŁNYCH OBRAD!

Jubileusz stwarza okazję do dokonania podsumowań dotychczasowych poczyniń, jak też do rozważań nad przyszłością. W tym przypadku obchodzimy jubileusz uruchomienia pierwszej linii tramwajowej do Nowej Huty. Było to przed laty niemałe wydarzenie, bo i waga problemu była niemała; do Kombinatu i nowego osiedla trzeba było dowieźć budowniczych. Budowa 7,5 kilometrowej linii tramwajowej trwała 10 miesięcy rozpoczęto ją w styczniu 1952 roku. Biorąc pod uwagę trudności, na jakie napotykał wykonawca – Przedsiębiorstwo Robót Drogowych i Mostowych w Krakowie; trzeba było dokonać wielu wyburzeń (m. in. poaustriackich fortyfikacji na Rondzie Mogiłskim, baraków, ruder) były problemy z uzyskaniem szyn, brak było słupów kratowych ze wspornikami potrzebnymi dla rozświetlenia sieci trakcyjnej, przewodów, kabli energetycznych – sukces to był niemały.

7 listopada 1952 roku na linię od Ronda Mogiłskiego w Krakowie przez Plac Centralny do Kombinatu – wyjechał pierwszy tramwaj.

Praca – satysfakcja

„Jubileusz, jeden za drugim mijają, a mnie wydaje się, że to było nie dalej jak 3 lata temu. Teraz też Jubileusz i to znowu związany z moją pracą. W 1952 roku awansowałem z mistrza na kierownika Zajezdni Tramwajowej. Niewiele wiem o inauguracji przejeżdżając pierwszego tramwaju do Nowej Huty. Nie było mnie na uroczystościach; ja musiałem dopilnować, by wszystko grało. Tak, pamiętam, była to linia „5”.

Wypuściliśmy wówczas na linię 12 pociągów z podwójnymi przyczepami. Były to wozy typu „SN-5”. Pracownicy zwali je „gigantami”. Po raz pierwszy w historii krakowskiego tramwaju, wyruszyły one na linię z pantografami, które otrzymałyśmy z Poznania i zamontowałyśmy na dachach gigantów. Z niepokojem obserwowaliśmy 7 listopada, przed 25 laty, tę nowość. Niepokój – jak się okazało – był uzasadniony. Po przejeździe „spadło” 2/3 pantografów. Nie mieliśmy doświadczenia – nie wyregulowałyśmy sieci i stał ten przykry efekt. Tragedia –

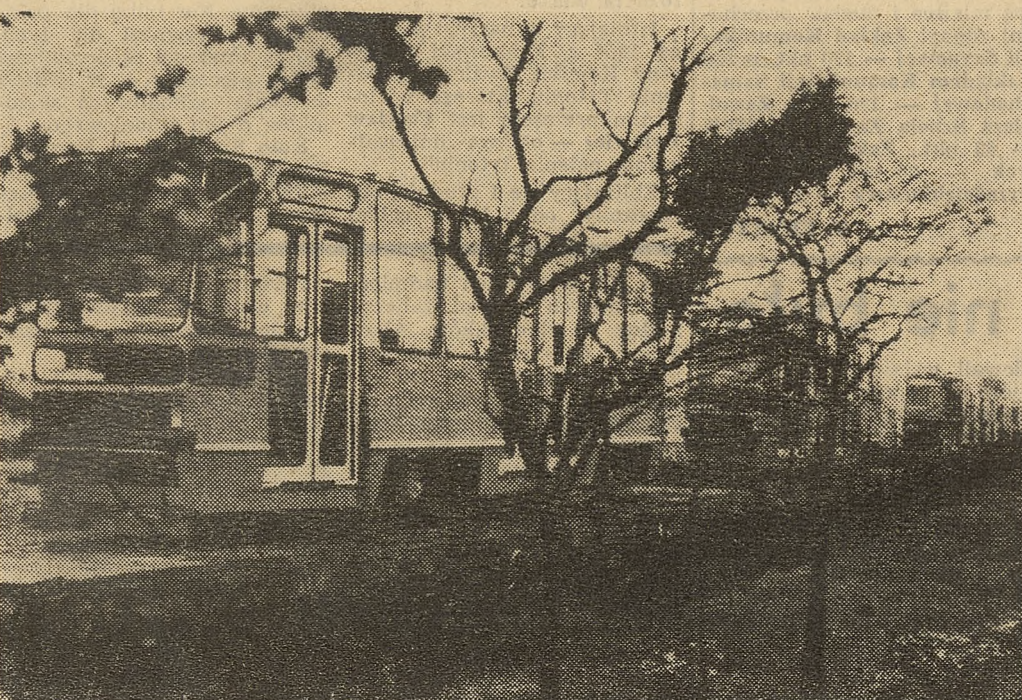
Nowoczesność – Przyszłość

Momentem zwrotnym w rozwoju Krakowa i stymulującym rozwój komunikacji zbiorowej była budowa Kombinatu Metalurgicznego im. Lenina w dzielnicy Nowa Huta. Tak budowa kombinatu, jak szeregu innych zakładów, budowa nowych osiedli mieszkaniowych w okresie minionych 25 lat zadecydowały o rozbudowie i modernizacji urządzeń technicznych taboru i zaplecza technicznego komu-

nikacji tramwajowej w tym okresie.

Miasto rozwija się dynamicznie – trudności komunikacyjne w obszarze centralnym miasta pogłębiają się – istnieje więc konieczność prowadzenia prac nad poszukiwaniem nowych modeli układu komunikacyjnego.

Prosty układ komunikacji tramwajowej istniejący na początku 1952 roku – nie stawał zbyt wysokich warunków technicznych dla zapewnienia sprawności jego funkcjonowania. Sieć torów – to 67,6 km toru pojedynczego. Układ torowy wyposażony w bardzo prymitywną sieć trakcyjną, zasilany był z podstacji trakcyjnej w ulicy Łobzowskiej, wybudowanej jeszcze w 1909 roku i przetworzono o mocy 400 kW, zainstalowano na terenie Elektrowni Miejskiej, przy ul. Dajwór. Tabor stanowiły m. in.: „Norymbergi”, „Grackie”, „Sanoki” i „Giganty”, Dyspo-



nowano wówczas 4 zajezdnie tramwajowe.

W latach 1952–77 następuje dynamiczny rozwój trakcji szynowej. Modernizuje się stare typy wagonów przybywa też wiele nowych. Likwiduje się tabor przedwojenny. W roku 1969 Kraków otrzymuje 7 pierwszych wagonów typu „102-N”, a w 1975 – 7 wagonów typu „105-N”.

Ogółem trakcja szynowa według danych z grudnia 1976 r. dysponuje 518 jednostkami wagonów silnikowych i doczepnych. Wybudowano też w 25-lecie szereg nowych torowisk – długości 52,970 m toru pojedynczego. Wybudowano 14 podstacji trakcyjnych o łącznej mocy 30.000 kW. Oddano do użytku zajezdnię w Nowej Hucie, zmodernizowano zajezdnię przy

ul. Rzemieślniczej. Zajezdnia Podgórze obsługuje (stan z 1976 r.) 262 jednostki, Nowa Huta – 265 jednostek; są to ilości o wiele większe od założeń, jakie przyjęto przy budowie obydwu zajezdni. Ciężkie zaplecza stwarzają określone trudności w obsłudze tego taboru – chodzi o naprawy bieżące i konserwację.

W roku 1973 dokonano oceny istniejącej struktury organizacyjnej. Stwierdzono wówczas, iż podstawowym działaniem przedsiębiorstwa jest eksploatacja taboru na trasie. Powstały wówczas Zakład Komunikacji Szynowej skupił całość zagadnień trakcji. Użytko w ten sposób możliwości koordynacji wszelkich poczyniń w zakresie komunikacji tramwajowej w mieście. Cztery lata minęły od tego czasu. Potwierdziły one słuszność zmian organizacyjnych.

Ciągle wprowadzamy nowe zmiany organizacyjne. Pla-

nowano wówczas 4 zajezdnie tramwajowe.

W latach 1952–77 następuje dynamiczny rozwój trakcji szynowej. Modernizuje się stare typy wagonów przybywa też wiele nowych. Likwiduje się tabor przedwojenny. W roku 1969 Kraków otrzymuje 7 pierwszych wagonów typu „102-N”, a w 1975 – 7 wagonów typu „105-N”.

Ogółem trakcja szynowa według danych z grudnia 1976 r. dysponuje 518 jednostkami wagonów silnikowych i doczepnych. Wybudowano też w 25-lecie szereg nowych torowisk – długości 52,970 m toru pojedynczego. Wybudowano 14 podstacji trakcyjnych o łącznej mocy 30.000 kW. Oddano do użytku zajezdnię w Nowej Hucie, zmodernizowano zajezdnię przy

inwestycje towarzyszące w istniejącym już obiekcie w Nowej Hucie, a to: budowa budynku socjalnego, hali przeglądowej, eliminację kotłowni i podłączenie do ciągu miejskiego c.o., to pozwoli na przesiedlenie pomieszczeń socjalnych i warsztatów co zwiększy możliwości technologiczne obsługi i napraw taboru nowoczesnego. Jest to – dodam – warunek konieczny – bo jeśli tego nie zrealizujemy będą kłopoty z utrzymaniem gotowości technicznej taboru.

W chwili obecnej ze względu na trudną sytuację myślę o braku części zamiennych jak i miejsc postojowych a także braku odpowiedniego oprzyrządowania w warsztatach oraz odpowiedniej ilości wysoko kwalifikowanej załogi – wszyscy pracownicy Zakładu muszą zwiększyć swój wysiłek, gdyż tylko przy wyjątkowym zaangażowaniu, sumienności i odpowiedzialności

osobistej pracowników, możemy myśleć o utrzymaniu wysokich wskaźników technicznych – powiedział szef Zakładu Trakcji Szynowej – inż. Tadeusz Trzmiel.

A zamierzenia na przyszłość? Chciałoby się wierzyć, że to nie fantazja i życzyć realizacji planów.

W najbliższych latach przewiduje się zintegrowanie systemu tramwajowego z trakcją PKP. Myśli się o doprowadzeniu linii tramwajowych do przystanków daleko- i podmiejskiej komunikacji kolejowej, o wybudowaniu nowej linii do nowo powstających osiedli mieszkaniowych, takich jak: Dębniki, Kobierzyn, Prokocim, Bieżanów.

Do roku 1980 planuje się wzrost ilości taboru do 561

jednostek. Zakłada się całkowitą kasację taboru typu „N” do roku 1990. Celem poprawy uzyskiwanych parametrów eksploatacyjnych przewiduje się budowę pełni pośrednich – pozwoli to na wyeliminowanie niepotrzebnej eksploatacji taboru po godzinach szczytu. W trakcie budowy jest wiele kilometrów toru, rozbudowywany jest też układ zasilania. W latach 1977–1980 winno zostać rozbudowane zaplecze techniczne, w celu umożliwienia przyjęcia nowych 112 jednostek taboru typu „105-N”. W tym okresie koniecznym jest również rozpoczęcie budowy budynku zaplecza technicznego dla Wydziału Torów.

Premetro

W modelu komunikacji lokalnej w Krakowie podstawowym rozwiązaniem transportu ma być w przyszłości metro. Zanim jednak zostanie wybudowane planowane trzy linie metra, należy się liczyć z koniecznością powstania systemu premetra poprzez wydzielenie torowisk, przebudowę węzłów i zrealizowanie krótkich tuneli. W tym okresie planuje się budowę dwóch odcinków premetra: jeden – między węzłem Mogiłskim a ulicą Karmelicką, a drugi – w rejonie Kobierzyna. Na odcinkach tych, do czasu zrealizowania odpowiedniej długości trasy metra, kursować będą tramwaje. Dla systemu premetra należy przyjąć stosowanie obecnie istniejącego taboru tramwajowego typu „102-N” i „105-N”, które po odpowiednich przeróbkach bez żadnych przeszkód mogą być eksploatowane w tunelach (przed rozpoczęciem eksploatacji typu metro).

Gwałtowny rozwój motoryzacji zmusza do przyspieszenia realizacji programu segregacji pionowej ruchu wprowadzając tramwaj do tunelu. Należy rozważyć możliwość budowy nowego typu taboru tramwajowego wielkopojemnego „trójczłonowego”. Likwidacja tramwaju na dotychczasowych trasach będzie możliwa dopiero w momencie uruchomienia zastępczych odcinków premetra.

Czwierć wieku, to niewiele i dużo; to skok od wagonu drewnianego do wagonu nowoczesnego. Część historii krakowskich tramwajarzy zapisał swą pracą ojciec – Antoni Trzmiel. Część syn – inż. Tadeusz Trzmiel, ten ostatni stawia na nowoczesność, na naukę. Efekty są już widoczne. Za tymi nazwiskami kryją się setki tramwajarzy, współpracowników sukcesów tak ojca, jak syna.

Z okazji Jubileuszu życzymy Wam, krakowscy tramwajarze realizacji zamierzeń i uzyskiwania jak najwyższych wskaźników.

JANINA DZIURO

Było to 25 lat temu. Budowę linii tramwajowej do Nowej Huty powierzono Przedsiębiorstwu Robót Kolejowych Nr 9 w Krakowie. Nasze przedsiębiorstwo, subwykonawca, podjęło się jedynie wykonania robót ziemnych dla tej linii tramwajowej. Sprawy potoczyły się jednak odmiennie: Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych Nr 9 w Krakowie otrzymało pilną budowę przeładunkowego suchego portu kolejowego – Żurawicy w Medyce pod Przemysłem i rzekło się budowy linii tramwajowej do Huty. W tym stanie rzeczy, cały ciężar budowy linii tramwajowej do Nowej Huty został powierzony naszemu przedsiębiorstwu, które równocześnie zostało generalnym wykonawcą tejże budowy. Budowa składa się z następujących elementów: poszerzenie istniejącego mostu żelbetonowego łukowego w ul. Mogiłskiej na rzece Białusze, budowa dwutorowej linii tramwajowej na wydzielonym torowisku z szyn kole-

jowych S-32 na podkładach drewnianych, budowa sieci górnej wielokrotnej po raz pierwszy w Krakowie na wzór katowicki. Budowa stacji prostownikowej po raz pierwszy w Polsce. Urządzenie tej stacji wykonali inżynierowie elektrycy w Łodzi, zamiast dotychczas sprawozdanych ze-

Wspomnienia z budowy linii tramwajowej do Nowej Huty

Szwecji. Sieć kablowa dla stacji prostownikowej łącznie z wyłącznikami olejowymi.

Budowa została rozpoczęta w styczniu 1952 roku, a miała być zakończona w 35 rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej, tj. dnia 7 listopada 1952 r.

W czasie wykopów pod fundament nowego segmentu mostu okazało się, że pale zostały wbite na 7 m długości. W nocy otrzy-

małem telefon od kierownika budowy techn. Bobera, co ma robić gdyż w wykopie widzi końce wbitych pali. Kazałem natychmiast wykonać dodatkowe odciążenia.

Przy konfrontacji okazało się, że pale nie chciały wchodzić do ziemi, zostały z góry 2 m odcięte, chociaż

w dostatecznym protokole nie o tym nie wspomniano. Ze odbyło się bez wypadku to był szczęśliwy zbieg okoliczności.

W Czyżynach stała stacja transformatorowa Zakładu Energetycznego w Krakowie oraz zamieszkały budynek jednorodzinny. Ponadto na całej trasie było wiele drzew 100-letnich, w szczególności jesionów, których nie udało się utrzymać.

Ze stacją transformato-

rową nie było problemów, gdyż Zakład Energetyczny Kraków-Miasto przeniósł ją na nowe wyznaczone miejsce, natomiast z emisją lokatorów w istniejącym domku jednorodzinnym były wielkie trudności, gdyż oni nie chcieli się przeprowadzić do lokali zastępczych. Prawie w ostatnim momencie przed otwarciem linii tramwajowej udało się Prezydium MRN w Krakowie przesiedlić zamieszkałych lokatorów do izb zastępczych w Podgórzu.

Przypadkowo dowiedzieliśmy się, że przez komisję PKP został odrzucony cały wytop szyn S-42 w hucie „Półkój”. Udało się nam ten odrzucony materiał, zamiast ponownego przetopu wykorzystać dla linii

tramwajowej do Nowej Huty w Krakowie.

Dla zawieszenia sieci potrzebne są słupy stalowe kratowe ze wspornikami. Jedyną wytwórnią tych słupów były Zakłady w Elblągu, które zobowiązały się wykonać je w ciągu dwóch lat. A linia miała być budowana 10 miesięcy.

Z taką przykrą wiadomością udałem się do Dyrekcji Huty im. Lenina. Tu zapytano, czy posiadam dokumentację oraz przydział stali profilowej. O ile tak, to słupy takie zostaną wykonane w nowo otwartych warsztatach Huty im. Lenina. I rzeczywiście zostały one wykonane w ciągu paru miesięcy. Wprawdzie w czasie montażu dwa współpracownicy padli, gdyż wykonywali te

roboty uczniowie, jednak całość została zmontowana i nie było już żadnych awarii.

Budowa stacji prostownikowej składała się z dwóch części, tj. z budynku oraz urządzeń prostownikowych z tablicą rozdzielczą umieszczonych wewnątrz budynku. Budynek zaprojektował „Miastoprojekt” w Krakowie i zlokalizował go w Czyżynach wśród istniejących budynków, które wymagały długiej procedury wywłaszczeń. Dopiero moja osobista interwencja u dyrektora Miastoprojektu – mgr inż. arch. Tadeusza Ptaszyńskiego spowodowała przeniesienie lokalizacji na ogródki działkowe Fabryki Tytoniowej w Czyżynach.

Wspomina dyrektor naszego Miejskiego Przedsiębiorstwa Robót Drogowych i Mostowych w Krakowie

KAZIMIERZ MARCINKOWSKI

Sukces „Tramwajarza” w rzutkach do celu Najlepsi lekkoatleci w MPK

Już po raz ósmy odbyła się ciekawa impreza sportowo-rekreacyjna — mistrzostwa Krakowa w rzutkach do celu, którą zorganizował Zarząd Krakowski TKKF i Ognisko TKKF „Asklepios”. Duży sukces odniosła drużyna Ogniska TKKF „Tramwajarz”, która zdobywając 107 pkt. zajęła drugie miejsce ulegając różnicą zaledwie jednego punktu zespołowi ZSMP przy Hucie im. Lenina. Dalsze miejsca zajęły ogniska TKKF: 3. Asklepios — 96 pkt., 4. Lajkonik — 86 pkt., 5. Gópol — 84 pkt. W klasyfikacji indywidualnej najlepsi zawodnicy „Tramwajarza” zajęli miejsca: kobiety — **Zofia Fenrych** — II, **Zofia Wojdyła** — VI, mężczyźni: **Zbigniew Karwat** — II, **Andrzej Goldyń** — VI.

W dniu 29 października odbyły się zawody lekkoatletyczne dla pracowników MPK, których organizatorami byli: Ognisko TKKF „Tramwajarz”, Zarząd Zakładowy ZSMP i Dział Kultury, Sportu i Wychowania. Oto zwycięzcy w poszczególnych konkurencjach:

KOBIECY — bieg 60 m — **Marta Staszkievicz** (W. Pom. Prod.) 9,8; skok w dal — **Marta Staszkievicz** — 3,32; pchnięcie kulą — **Rozalia Zięba** (WET Nowa Huta) 7,12.

MĘŻCZYŹNI — bieg 100 m — **Marek Szlachetka** (WET Nowa Huta) 11,8; bieg 1000 m — **Marek Szlachetka** — 2:58,5; skok w dal — **Marek Szlachetka** — 5,15; pchnięcie kulą — **Edward Gawel** (Zarząd Przedsiębiorstwa) — 12,88; rozciąganie ekspandora — **Leszek Kapusta** (Szkoła Przyzakładowa) — 45 razy; podnoszenie ciężarka — **Zbigniew Czopek** (WEA Czyżyny) — 88 razy; przeciąganie liny — zespół **WEA Bieńczyce**: **A. Migo**, **H. Floreczyk**, **R. Stasik**, **M. Szymański** i **A. Wierzbę**.

W punktacji zespołowej I-sze miejsce i puchar przechodził zdobył **Zakład Komunikacji Szynowej** — 180 pkt., przed **Zakładem Komunikacji Samochodowej** — 126 pkt., **Zasadniczą Szkołą Zawodową MPK** — 63 pkt., **Zakładem Taksówek** — 26 pkt. i **Zarządem Przedsiębiorstwa** — 10 pkt.

Z. FENRYCH

Wijąca smużka dymu, ulatnia się z palącego papierosa tytoniowego”, zapoczątkowała Przybiera kształt ciała węża. Otwarta paszcza ziele jadem. Wymowny ten obrazek, stał się tłem do różnego rodzaju hasel, zmierzających do jednego — przekonania o szkodliwości palenia tytoniu.

Trwa walka z tysiącami dymiących papierosowych i fajczanych kominów, tak dzielnie i skutecznie wspierających zanieczyszczenie przez przemysł naturalnego środowiska współczesnego człowieka. Lekkarze naukowcy, coraz bardziej biją na alarm — palenie szkodzi! Jest przyczyną wielu schorzeń naszego stulecia. W ciągu ostatnich dwudziestu lat wyraźnie stwierdzono przy pomocy badań klinicznych, epidemiologicznych i laboratoryjnych, niebezpieczeństwo dla zdrowia wywołane paleniem tytoniu. Skutki palenia papierosów to często przyczyna poważnych chorób i zgonów. Szczególnie jest to stwierdzone w przypadku chorób układu krążenia, raka płuc, przewlekłego zapalenia oskrzeli i rozedmy płuc.

Walka o czyste powietrze, o zdrowie, zatacza coraz szersze kręgi. Walczących przybywa. Są wśród nich przedstawiciele różnych zawodów. Ludzie w różnym wieku.

Istniejący w naszym mieście od 1964 r. Krakowski Społeczny Komitet Zwalczania Palenia Tytoniu, którego wieloletnim prezesem jest **Czesław Dyłowicz** — ogłasza „dni zwalczania palenia tytoniu”.

Zbliżający się 1 grudnia, obchodzony od 5 lat w całym

kraju jako „dzień bez dymu tytoniowego”, zapoczątkowała w naszym mieście konferencja prasowa. Stała się ona forum do wystąpienia z prelekcją na temat szkodliwości palenia tytoniu, kierownika jednej (jest ich 3) z krakowskich poradni antynikotynowych — dr **Franciszka Tkaczyka**.

Podczas dni zwalczania palenia tytoniu, odbywają się odczyty, prelekcje, spotkania,

Z KONFERENCJI PRASOWEJ

WALKA o czyste powietrze TRWA

pokazy przeźroczy kolorowych — a wszystko w celu szerokiego poinformowania społeczeństwa o szkodliwości nikotyny. Nie tylko dla palących ale również dla tych, którzy zmuszeni są przebywać w ich otoczeniu — w zasięgu działania szkodliwych składników dymu tytoniowego.

Koło Społecznego Komitetu Zwalczania Palenia tytoniu w MPK, liczy 35 członków. Prezesem jest mgr **Leopold Rol-**

niak, sekretarzem **Wanda Gue-**wa, skarbnikiem mgr **Kazimierz Lech**, członkiem zarządu **Andrzej Kurek**. Staraniem Koła z funduszy BHP, zakupione zostały i rozprowadzone materiały propagandowe, odbywają się prelekcje ilustrowane kolorowymi przeźrocza-ami. Efektem tej działalności jest — zaprzestanie palenia papierosów w pomieszczeniach wielu działów. Bez dymu tytoniowego przebiegają zebrania partyjne, obrady KSR-ów, narady produkcyjne i operatywki. Pełne poparcie i przykład, dał w tym zakresie I sekr. KZ PZPR **Adam Jedrusik**.

Trudno nie wspomnieć o dużym wkładzie pracy w dziedzinę walki o czyste powietrze, o zdrowie — dyrekcji i pedagogów naszej Przyzakładowej Szkoły Zawodowej. Wykładami na temat szczególnego zagrożenia jakie stwarza palenie tytoniu dla młodego, rozwijającego się organizmu, objęte zostały w 1976 r. wszystkie klasy tej szkoły. W każdym następnym roku, wykłady powtarzane są w klasach pierwszych dla uczniów nowo przyjętych.

W imię prawa każdego z nas do czystego powietrza, zarówno w miejscu pracy jak i odpoczynku trwa zdecydowana i konsekwentna, poparta naukowymi dowodami o szkodliwości palenia tytoniu, walka z dziesiątkami papierosowych i fajczanych kominów, tak bezbrośnie zaturkających nam nasze już i tak niezbyt czyste krakowskie powietrze.

MARIA BUBACZEWSKA

LISTOPAD — miesiącem Młodego Wynalazcy i Organizatora

Listopad został ogłoszony miesiącem młodego wynalazcy i organizatora. Zakładowa Komisja Organizacyjna Turnieju Młodych Mistrzów Techniki ogłasza konkurs na projekty racjonalizatorskie zgłaszane w m-cu listopadzie. Projekty mogą dotyczyć oprzyrządowania stanowisk pracy, poprawy warunków BHP, zmiany procesów technologicznych wykonywanych części zamien-nych, usprawnień już istniejących układów w wozach tramwajowych, autobusowych, sieci lub torów.

Tematyka konkursu to przede wszystkim:

1) adaptacja do naszych warunków — zagranicznych rozwiązań technicznych służących do naszej produkcji,

2) poprawa warunków BHP,

3) rozwiązania dotyczące organizacji komunikacji, handlu, usług oraz dni wolnych od pracy.

Warunki uczestnictwa w konkursie w zakresie tematyki podanej w punkcie 1 i 2 są analogiczne jak w Turnieju Młodych Mistrzów Techniki, tj. twórcy indywidualni nie mogą mieć ukończonych przed 1.1.1977 więcej niż 30 lat, a zespoły twórców i ich ilość do lat 30 oraz wkład ich pracy nie może być mniejszy niż 50 proc. W zakresie tematyki podanej w punkcie 3, twórcy indywidualni nie mogą mieć ukończonych przed 1.1.1977 r. 35 lat, a zespoły twórców i ich ilość do lat 35 oraz wkład pracy nie może być mniejszy niż 50 proc.

W konkursie biorą udział zarówno projekty odpowiadające kryteriom projektów wynalazczych, jak i prace wykonane dyplomowo, przejściowo i służbowo. W zakresie tematyki dotyczącej punktu 3 dopuszcza się rozwiązania wdrożone, zgłoszone w okresie trzech ostatnich lat.

Wszystkie prace należy zgłaszać na młodzieżowej giełdzie racjonalizatorskiej, która odbędzie się w ostatniej dekadzie listopada (termin i miejsce zostanie podane pismem okólnikowym). Prace zgłoszone w trakcie miesiąca młodego wynalazcy i organizatora, oprócz tego, że biorą udział w konkursie, startują także w eliminacjach zakładowych Turnieju Młodych Mistrzów Techniki za rok 1977. Wynika stąd możliwość zdobycia dwóch nagród na sześć lat zakładu pracy. Oceny prac dokona 9-osobowa Zakładowa Komisja Organizacyjna Turnieju Młodych Mistrzów Techniki, której przewodniczącym jest z-ca dyr. d.s. inwestycji i rozwoju — mgr inż. **Bronisław Kozłowski**, wiceprzewodniczącym — kierownik Działu Szkolenia Zawodowego — inż. **Antoni Kądziołka**. (W.-GOR.)

Zakłóceń nie było

Dzień Święta Zmarłych jest co roku poważnym egzaminem sprawności dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Dziesiątki tysięcy ludzi wyrusza w tym dniu na cmentarze, by odwiedzić groby swych najbliższych. Wiąże się to ze zwiększonym zapotrzebowaniem na przejazdy środków komunikacji miejskiej. W tym roku mieliśmy w okresie Święta Zmarłych aż trzy dni wolne pracy; w trakcie których nasze przedsiębiorstwo musiało zapewnić dodatkowe linie tramwajowe, autobusowe i mikrobusowe.

Przez pierwsze dwa dni (30 i 31 października) panował już na cmentarzach ożywiony ruch. Ale prawdziwy szczyt przewozowy nastąpił 1 listopada. Już od wczesnych godzin rannych tramwaje i autobusy zmierzające w kierunku cmentarzy były obłożone. Największe nasilenie wsia- dających i wysiadających pasażerów obserwować można było na końcowej pętli tramwajowej przy ul. Rakowickiej. Tam często dawali się we znaki niesfor- ni pasażerowie, którzy usi-

łowali wsiaść do tramwa- jów na końcowej pętli, za- nim tramwaj podjedzie na odpowiedni peron. Na po- szczególnych peronach przebiegało bardzo sprawnie; była informacja przez głośniki, regulatorzy ruchu bardzo sprawnie, odprawia- li poszczególne składy tramwajowe.

Podobnie było i przy in- nych cmentarzach. Kłopotów z dojazdami nie było. Na okres tych dni urucho- miono dodatkowe linie au- tobusowe i mikrobusowe do cmentarzy w Podgórzu, Batowicach, Grębałowie.

Tu i ówdzie słyszało się słowa uznania pod adresem MPK. Należały się one wszyst- kim motorniczym i kie- rowcom za ich wyjątkowe zdyscyplinowanie, inspek- torom i regulatorom ruchu, oraz tym, którzy kierowali całą akcją w tych dniach — z-cy dyr. d.s. Zabezpie- czenia Komunikacji — inż. **Stanisławowi Czajkowskiemu**, kierownikowi Wydzia- lu Zabezpieczenia Ruchu — mgr **Marianowi Dudkowi**, oraz Głównemu Wypozycy- torowi Ruchu — **Albinowi Górkiewiczowi**.

W. G.

— Nie wszystkich nadmier- nie pijących alkohol, zaliczyć można do alkoholików. Alko- holizm, do ciężka, społeczna już dziś choroba. Na 100 sy- stematycznie pijących osób, na chorobę tę zachorować może przeciętnie tylko 15. Są to lu- dzie, posiadający słaby układ nerwowy — fragment wypo- wiedzi dr **Mariana Miki**, kie- rownika Oddziału Odwykowe- go dla Alkoholików, w szpi- ta- lu w Kobierzynie, na VI Wo- jewódzkim Zjeździe Delegatów Stowarzyszenia Wyższej Uży-teczności — Społecznego Ko- mitetu Przeciwalkoholowego, który odbył się 27 październi-ka br. w Klubie Garnizonow-ym przy ul. Bitwy pod Le- nino w Krakowie.

Byłam jednym z kilkudziesięciu przybyłych, z poszcze- gólnych zakładów pracy dele- gatów.

Społeczny Komitet Przeciwalkoholowy, powołany został do życia w związku z szerzą- cym się alkoholizmem — cho- robą o podłożu społecznym. Celem jego jest zwalczanie pi- jaństwa i alkoholizmu oraz oddziaływanie w kierunku ograniczenia spożycia napo- jów alkoholowych, głównie poprzez: uświadamianie spo- łeczeństwu ujemnych skutków nadużywania ich, inicjowanie i organizowanie różnorodnych form społecznego działania dla zwalczania pijaństwa i alko- holizmu, opracowywanie pro- jektów aktów administracyj- nych, zmierzających do zwal- czania alkoholizmu i przed-

stawianie ich w formie wnio- sów władzom państwowym i organom administracji pań- stwowej.

SKP skupia w swoich szeregach ludzi, wykonujących różne zawody, w różnym wie- ku, których wspólnym celem jest walka z problemem pi- jaństwa. A problem to nie błąh, biorąc pod uwagę stałą

Byłam delegatem

tendencję zwykłą jaką no- tuje się w tym zakresie. We- dług statystyki, spożycie spi- rytusu wynosiło w 1976 r. 7,8 l spirytusu na osobę. W tym mało zaszczytnym „biegu na- przód”, ustępujemy tylko nie- wielu krajom w Europie. Nic więc dziwnego, że ludzie trzeź- wo myślący biją na alarm.

Nadmierne spożycie w na- szym kraju alkoholu, to te- mat rzeka. Alkoholizm, to łyż, cierpienie — tragedie wielu rodzin — żon, matek, dzieci! Czy można temu zapobiec? Przeciwdziałać?

Oto cel powiększającej się stale armii tych, którym nie obojętne jest zdrowie psychi- czne narodu, a w nim mło- dzieży. Bo trzeba sobie powie- dzieć, że choroba ta, wybiera

sobie ofiary nawet spośród lu- dzi bardzo młodych, nie mają- cych przekroczonych nawet 20 lat życia.

Czy z alkoholizmu można się wyleczyć? Jak twierdzą leka- rze specjaliści, w zasadzie cho- roba ta jest nieuleczalna. Po- zytywne wyniki może dać tyl- ko silna wola chorego — raz na zawsze zaprzestanie picia wszelkich napojów alkoholo- wych. Nie bez znaczenia przy- leczeniu jest opieka osób bli- skich chorego — rodziny. Wa- żną rolę wyznacza się klubom abstynentów.

Społeczne zagrożenie choro- bą alkoholową, pijaństwem, zobowiązuje do walki z tą plagą nie tylko członków Spo- łecznego Komitetu Przeciwalkoholowego czy Towarzystwa Trzeźwości Transportowców, ale każdego, myślącego oby- watela naszego kraju.

Zjazd zakończył swe obra- dy. Do władz Wojewódzkiego Oddziału Społecznego Komite- tu Przeciwalkoholowego weszli ludzie niezwykle oddani sprawie: przew. dr **Włodzisław Marcinkowski**, wiceprzew. dr **Mikołaj Tolkan** i doc. dr **Mieczysław Rudnik**, sekr. mgr **Tadeusz Górski**, skarbnik ppłk **lekarz medycyny Ryszard Ma- zurkiewicz**.

W walce z pijaństwem i al- koholizmem, które nazwijmy rzecz po imieniu — są plagą współczesnego życia, nie mo- że braknąć żadnego, rozsądnie myślącego obywatela. Ciebie Czytelniku również!

MARIA BUBACZEWSKA

Dzień w Osieczanach

Tym razem dopisała pogo- da. Październikowy dzień ob- darzył przybyłych do Ośrodka Szkoleniowo Wypoczynkowe- go w Osieczanach Seniorów — ciepłem i słońcem.

To jednodniowe, doroczne, po raz 7 już zorganizowane spotkanie, finansowane zosta- ło przez Radę Zakładową przedsiębiorstwa.

Spotkali się jak jedna, wiel- ka rodzina by porozmawiać o interesujących ich sprawach. Pozytywnie ocenili pracę za- rządu swojego Koła, którego przewodniczący **Bolesław Je- drzejewicz**, wraz z całym akty- wem, nie szczędzą swych sił i czasu, wkładanych dla wspólnego wszystkich dobra. Na szczególne wyróżnienie, zasługującą pracę, przy sporzą- dzaniu kartotek rencistów i emerytów. Do tej chwili opar- cowano 842 kartoteki, dla osób, które opłacają składki związkowe.

Przedstawione zostało przez przewodniczącego Koła Eme- rytów i Rencistów **Bolesława Jedrzejewicza**, szczegółowe spra- wozdanie z rocznej działal- ności zarządu. **Władysław**

Brylski poinformował szcze- gółowo o opiece, jaką członko- wie Koła rozkaczają nad tymi swoimi towarzyszami, których ciężka choroba pozbawiła możliwości wychodzenia z do- mu.

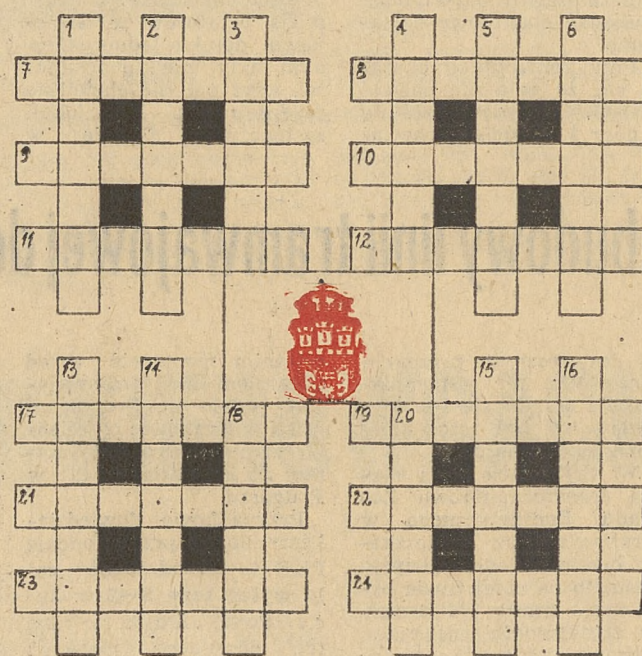
Na spotkaniu, seniorzy z uznaniem wyrażali się o spot- kaniu z mgr **Stanisławą Kos- tro**, która w sposób dokładny tłumaczyła im sprawy zwią- zane z przechodzeniem na rentę czy emeryturę. Docenia- ją wizyty lekarza specjalisty, pomagającego im w kłopotach ze zdrowiem. Dziękowali se- kretarzowi Rady Zakładowej, mgr **Honoracie Bachorskiej**, za serdeczną opiekę jaką ota- cza emerytów i rencistów oraz załatwia niejednokrotnie trudne ich sprawy.

Wspólnie zjedzony obiad i taneczna zabawa, zakończyły to miłe spotkanie z Weterana- mi pracy w MPK, w którym udział również wzięli: sekr. KZ PZPR **Marian Kalinow- ski**, z-ca przew. RZ **Stani- sław Gadek** i sekr. RZ **Hono- rata Bachorska**.

Do następnego spotkania!

M. Bubaczewska

KRZYŻÓWKA NR 46



POZIOMO: 7) Wygląd zew- nętrzny. 8) Rodzaj farby do malowania. 9) Tani efekt, po- zory świetności. 10) Pisarz. 11) Jeszcze nie miasto. 12) Papier o pewnej wartości. 17) Przed- sięwzięcie z zyskiem. 19) Te- ren ćwiczeń. 21) Utwór ośmie- szający. 22) Opiekun sądowy. 23) Nożyce ogrodnicze. 24) Ka- ra cielesna.

PIONOWO: 1) Pochwała, aplauz. 2) Zimny miesiąc. 3) Materiał wybuchowy. 4) Za- sada postępowania, zwierzła sentencja. 5) Grzyb jadalny. 6) Posiadacz floty. 13) Dawna miara pojemności. 14) Miło- śnik muzyki. 15) Konny za- paśnik korridy. 16) Oddział żołnierzy rzymskich. 18) Frag- ment dzieła. 20) Nadzieja.



„SYGNAŁY MPK” — Dwo- tygodnik Miejskiego Przed- sięwzięcia Komunikacyjnego w Krakowie. Redaguje zespół: **Maria Bubaczewska**, **Janina Dziuro**, **Wojciech Gorczyca**, **Filomena Serwin**. Zdjęcia: **A. Rupniewski**.

Adres Redakcji: MPK, Kra- ków ul. Wawrzyńska 15, p. 14, telefon 645-30 wewn. 39.

Druk: Prasowe Zakłady Graficzne RSW „Prasa — Książka Ruch” Kraków, ul. Wielopole 1. Nakład 2500.